

ARIPI ROMÂNESȚI



Director, C-der al
A.L. DEMETRESCU



Număr special
de PAȘTI

UL II, Nr. 38-39
PRILIE 1943

HRISTOS A INVIAT!

(Foto: Titi Constantinescu)



IN CAMPANIA ANULUI 1943
AVIOANELE
SOCIETĂȚII LARES
VOR DESERVI
URMĂTOARELE
LINII AERIENE
INTERNE ȘI INTERNAȚIONALE:

BUCUREȘTI



*Călătoriți cu toată încrederea
cu avioanele L·A·R·E·S*



SIGURANȚĂ RAPIDITATE ȘI CONFORT.



ÎNVIEREA DOMNULUI

S I în acest an, Învierea Domnului Isus Christos găsește pe șburătorii noștri în plină activitate, în plină luptă!

Participând — în fruntea marelui nostru efort — la cea mai gigantică Cruciadă din istoria lumii, șburătorii români se găsesc și în acest an, departe, mult departe de casele și familiile lor, precum și de liniștea, căminul unei creștinești sărbătoriri a Sf. Paște.

Acolo, pe întinșura câmpii păgâne, unde se scrie astăzi istoria lumii noi și se dă bătălia pentru dreptate și lumină, aviația română culege victorii după victorii, sub semnul Sf. Cruci, înscris în coșul, în așelul și pe aripile glorioase ale lor pasări de oțel.

Străduind la mii de metri înălțime, străngând în formațiuni masive de bombardament și vânătoare sau izolați

în cercetători ai unor și nunturi vrăjmești, șburătorii României vor sărbători și în acest an Sfânta Înviere în alarmă sau în văltoarea unor lupte grele ce se dau acolo, sus, în imensul și impresionantul ocean aerian.

Învierea Domnului din acest an găsește aviația și oștirea noastră în aceeași lăcuțare a năușii drepte năzuinți, în aceeași altitudine dăru de cavaleri legendari!

Dela adăpostul și liniștea pe care ne-o asigură vitejia lor, o țară lutrengă îi admiră, o sfântă biserică îi bine cuvinteză!

Iar azi, cuvintele pe care milioane de creștini le vor rosti în noaptea Sfintei Învieri, să însemne pentru apărătorii țării noastre: victorie, lumină, viață!

Christos a înviat!

AL. DEMETRESCU

AVIAȚIA ITALIANĂ



IN ziua de 28 Martie a.c. aviația italiană a sărbătorit o 70-a aniversare de rodnică, îndrăzneală și glorioasă existență.

Sburătorii Italiei sunt cunoscuți României cu mult înainte de actualul războiu. Numele și glorioasele fapte de arme ale maiorului *Baracca*, as cu zeii de victorii în primul războiu mondial, este tot atât de familiar printre sburătorii români ca și numele foștilor mei camarazi căzuți, ca și ei, pentru patriile noastre și pentru o aceeași cauză.

Mai târziu — odată cu renașterea Italiei sub mîna de fier și geniul

creator al Marelui *DUCE MUSSOLINI*, ei înauși sburător — aviatorii italieni au cucerit simpatia și admirația lumii întregi prin îndrăznețele și minunatele lor manifestări aeriene, prin recordurile mondiale stabilite — cari dovedeau totdeauna și calitățile superioare ale unei industrii naționale — dar mai ales prin acele memorabile raiduri de cucerire a văzduhului și căilor lui, poruncite de *DUCE* și conduse de mult regretatul sburător mareșalul *ITALO BALBO*.

Cu această binemerită faimă, au sosit în România — acum vreo cinci ani — un grup de sburătorii italieni.

Solicitați de aviația noastră, ei au activat aproape trei ani ca instructori de zbor pe aerodromurile școlilor române de pilotaj, formând zeii de tineri piloți români, inițiindu-i în tainele zborului și transmitându-le — cu răvnă, pricepere și devotament — minunate lor artă și îndelungata lor experiență.

Odată cu deslănțuirea războiului sfânt contra bolșevismului, România, sub conducerea fermă și de înalt patriotim a Mareșalului *ION ANTONESCU* — Conducătorul Statului — și-a legat soarta cu sinceritate și calitate de puterile Italiei și Germaniei. Primul grup de





Vapor englez scufundat de
avioanele italiene. (Luce)

Formația de avioane italiene patrulând deasupra
Mediterranei. (Luce)



Încărcarea peșteră de
... (Luce)

și arderea lor combativă a rămas întreagă, neatinsă, exemplară! Zecile de avioane Rata doborâte în grele lupte de către acei mănunchi de sburători italieni este dovada cea mai prețioasă a unei atitudini negovăcnice și a glorioaselor lor fapte. Acolo, departe, în vâltoarea giganticei lupte dintre două lumi, sburătorii italieni nu au avut decât un singur gând, un singur dor, o singură credință: Patria!

Mulți au căzut! Pierderi scumpe, prieteni dragi, cavaleri legendari cari au purtat cu eroism și abnegație făclia biruinței și lumina sfântă a crucei!

Recenta pierdere a generalului italian Pezzi, generalul soldat, generalul erou — atât de apreciat și de

Lăncieri în masă o parașutiști
italieni la apăsarea deșezelor
(Luce)



sburători italieni — oțeliți în glorioasele lupte din Spania și Africa — au trecut, prin țara și capitala noastră, spre frontul de Est.

La scurt interval, faptele lor de arme ne-au fost cunoscute. Modești la pământ, dar cutesători și bravi în aer, sburătorii Italiei — luptând adesea plan la plan cu sburătorii României — au deschis pârtia și au luminat calea glorioaselor unități terestre italiene, în spațiul rezervat lor, din imensul front aliat.

Înțeleg ce înseamnă sufletește să lupți departe, de țara și de familia ta! Sburătorii italieni depe frontul de Est au fost luptătorii aerieni veniți cei mai de departe. Cu toate acestea, patriotismul, bravura



Echipele la încordată acțiune (Luce)

iubit— a îndurerat sufletele subalternilor, prietenilor și camarazilor aliați!

Căzut în plină luptă — cu fața la inamic — aburând în fruntea unității sale, generalul Pezzi va rămâne pentru noi toți simbolul virtutei militare italiene și al sublimului sacrificiu pentru Patrie, Împărat și Duce.

Recent, am avut cinstea să pătrund în câteva din bravele unități aeriene italiene ce luptă pe frontul Mediteranean. Am solicitat această vizită — nu pentru a mă convinge că ori unde se află aburătorii Italiei: în Africa, în Rusia sau pe deasupra țării lor, se luptă cu o egală pricepere, bravură și dorință de a învinge — ci pentru a le aduce salutul cald, sincer și plin de admirație al aburătorilor camarazi români!

Departo, în mijlocul Mediteranei pe o mică insulă, am trăit câteva zile printre vânătorii aerieni ai Italiei. Bravi și impetuoși, ei stau la pândă în înaltul cerului, stăvilind eșorul distrugător al avioanelor vrăjmașe. I-am văzut decolând cu zămbetul pe buze, cu nepăsarea luptă-

torului de nădejde și am asistat la reîntoarcerile lor încununate de victorie.

Am admirat plecările sobre — în miez de noapte — ale avioanelor trimotoare încărcate de bombe destinate organizațiilor vrăjmașe din Africa și am avut cinstea să strâng mâna bravilor dintr-o unitate de aero torpiloare, chiar în momentul deco-

lării lor către victoria dela Capul Bon.

Peste tot locul aceeași atmosferă tinerească, curată și bravă, aceeași dorință de a purta lupta până la victoria totală.

Intr'una din depiasările mele, avionul militar trimotor avea ca pilot prim, pe însuși generalul care mă însoțea. Am fost invitat să iau loc la





postul de pilot secund formând astfel un simbolic echipaj italo-român!

Sborul a decurs atât de normal, manevra de pilotaj atât de precisă încât uimirea și admirațiunea mea a fost justificată! Să mă ierte iluziile mele însoțitor dacă-i divulg vârstă, nu am crezut însă, că am să întâlnesc vre-odată un general pilot, care la vârsta de 54 ani — după o atât de lungă carieră de sburător — să fie totuși tânărul pilot al avionului militar care m'a purtat, dela Cagliari la Alghero!

Cu astfel de șefi și cu miile de admirabili sburători de care dispune, Italia nu va putea fi învinsă!

Victoria trebuie și va fi de partea Axei, ori care ar fi momentele grele

Formația de avioane fasciste decolând într'un sbor de noaptea.

(Luce)

prin care a trecut sau poate încă trece!

Victoria anglo-ruso-americană — această hibridă și stranie împerechere — ar aduce întregii omeniri haosul rogu, întunericul, mizeria și moartea, ștergând dintr'odată realizările și viața celor 2000 de ani de lumină, artă și creștinătate!

Victoria va fi de partea noastră! Vestitorii ei vor fi și atunci, glorioșii sburători amici de pretutindeni! Și în ziua aceea, pe sub marea poartă a împăratului Constantin, vor intra în cetatea eternă, armatele italiene victorioase! În fruntea lor va defila armata azurie, sburătorii Italiei, încărcăți de glorie și de recunoștința unui întreg popor!

Cemador av. AL. DEMETRESCU



Un bombardier fascist care sari nord-estul Italiei în direcția de nord.

(Luce)



Ionă decenii de

C. Prof. Mădă Antonescu prezintă la comandă la marea al
generalului de aviație Ugo Kampell, comandantul aviației
italiene de pe frontul rus.



Generalul aviației Ugo
Kampell



D. Ministrul General Gb.
Ionescu, roșindu-și dis-
cursul.



companiile de aviație

aviație fascistă



D. General Șteflea,
șeful Marelei Său Ma-
ior, de vorbă cu un
ofițer general italian,



D. Prof. Mikol Antonescu
de vorbă cu
D. Reșata Rova-Scapa
Ministrul Italiei la Ba-
carești și cu Colonelul
aviator de Forțe aia-
șului Aeronaute ni
Italiei la România.



D. General av. Gera-
tsberg, șeful aer-
ului german la noi,
remânând la cartea de
oar a flotei,

Pe aerodromul unei flote de avia-
ție apropierea Capitalei a avut la-
tr'ua cadru ostășesc, sobru și de cal-
cameraderie, sărbătorirea a două
cești dela înființarea aviației italiene
armă de sine stătătoare, prin voia
Ducei Mussolini.

Această festivitate ostășească a te-
norată de prezența domnului Vice-P-
ședinte al Consiliului de Miniștri Pro-
sor Mikol Antonescu și a numeroșilor
persoanități din lumea noastră milita-
ră și aviației. În extrem de numeroș
asistați am remarcat prezența do-
nilor: General de corp de armată
Pastor, Ministrul Apărării Naționale
General de divizie Șteflea, șeful M.
M., General de escadră Gh. Jiliascu
Ministrul Aerului, Reșata Rova-Scapa
Ministrul Italiei, General Gerstberg
șeful aeronautei al Germaniei, Colo-
nel de Forțe, șeful aeronautei
italiei, Generalul Ugo Rempelli coman-
dantul aviației italiene de pe fron-
tul, Ramiro Esescu, Em. Ionescu, Ma-
reșca Gh. C. Celăreanu, Gh. Vasiliu, C.
Ionescu, Napoli, Ungaro, Gheorghiu, Na-
dali, comandanții: Gârleanu, Calotai,
Solari, Romanescu, Aurel Grigoriu, a
etc...

A urmat o festivitate la Monumen-
tul aviației, iar după amiază, la Ger-
tsberg D. General Rempelli a vor-
bit despre gloria aviației fasciste și fră-
de alipii germano-italiene-române.

Toate festivitățile au fost transmise
la radio.



Un grup de ofițeri
aviatori italieni.



Scurătorul

Bătălia ți-a împlinit cunună
Energia ți dăruie „Dacă”.
Credința și cinstea străbună
Urcându-te 'n sus ca o faclă.

Făurit din carpatică stâncă
Lovit-ai la hidra păgână
Oprind zvârcolirea ce încă...
Rănită 'ncearcă să rămână.

Icar al credințelor sfinte
Aripa te-a dus... uragan.
Nimic resistând înaintea
Uimind pe român și dușman.!

Slt. Av. Florescu Costin Dacus

Taman

Aripi românești

DE PETRE PAULESCU

Bate vântul lin dinspre Taman.
Și aprinde'n inimă pustiu.
Gem tristeți, ca pasările mari
Clătânându-și leneș vinețiu.

Pașii grei se deslăpesc ușor
Și pornesc prin visuri colindând
Greu se uită'n noapte amintirea
Când se'ntoarce sufletul în gând.

Dar nu-s pași de humă peste vreme
Nici lumini uitate să le-aprind
Lung în urmă după-un mărț ceșes
Se mai uită zilele cu jind.

Trist o să rămână — aici și palid,
Cu 'ntr-o ramă un portret uitat.
Zămbetul pe care după-o fată
Ochiul lăcrămând l-o fi lăsat.

Gol mai este când privești în urmă,
Cu 'nchizi în tine de urât...
Greu mai curge timpul peste stepă
Când te strânge raița de gât...

Bate vântul lin dinspre Taman...
Haide viață, ai rămas de gir...

Poate'n ochii ce privesc departe
Stau și așteaptă rădăcini de știr.

Taman 1943

VIRGIL CARIANOPOL

Trec escadriile 'n viscol violent
Să năruie 'n picaj fortificații.
Trec aripi românești în mari formații
În misiune de bombardament.

S'aud explozii, geme orizontul
Și timpul — aici miroase a pârjol;
Dau vulturii pe forturi, dau ocol
Și flăcări ard albastre pe tot frontul.

E vast măcel și-a limbi de foc spre 'nalt
Și freamătă vînduhul de motoare;
Este prăpăd gigant, fără scăpare
...Și noi mereu cu țara la asalt.

Piloții sunt vârtej și rotoagoale
Șfrituri de rafale luminoase;
Victoris le quere prin oase
Ca o alarmă lungă de furnale.

Și zarea arde, arde violent
Și bombele-s urnire grea de stînci
Și peste noi cu gloria pe brînci
Trec escadriile dela bombardament.

Stalingrad, Oct. 1943

Semnificația unei aniversări

Aniversară astăzi 20 de ani, dela nașterea a Aviației, înscrisă sub forma sa de „Armata a Aerului”.

Aniversăm astăzi prima „Armata a Aerului” în lume, creație a genului latin „Ducele Mussolini”, organizația ca „Armata independentă”, aptă a acționa decisiv asupra puterii morale și materiale a adversarului; capabilă a duce războiul ofensiv din primele zile, desupra acestuia și apoi oriunde scopul războiului necesită o acțiune de forță.

Aniversare feticistă, deoarece se face în prin războiul războiului care a consacrat definitiv valoarea și eficacitatea conceptului, deci justițiară vederilor celui care a avut încredințat valorii domeniului aerian și care a impus atențiunii întregii lumi rolul avionului ca armă de luptă.

Această aniversare ne da ocazia a trece în revistă fazele principale ale dezvoltării Aviației italiene fasciste, — a lua act de marile realizări ale acestei „Armate” încoronată prin faptele glorioase de război obținute pe cerul principalelor teatre aeriene de bătălie,

— a închina un pios omagiu tuturor a-celor spirite îndrăgite, care animate de un ideal de o înălțare, de o credință „abomi” au contribuit cu jertfa lor pentru gloria artileriei fasciste.

LOCUL OCUPAT DE ITALIA ÎN MIȘCAREA AVIATICĂ MONDIALĂ

Geniul latin, care a prezidat la toate marile realizări ale spiritului omesc și care s-a luptat dela născut una din marile descoperiri ale lumii își poate revendica aproape cu exclusivitate cucerirea spațiului aerian. Suntem obligați să arătăm astăzi aici că înainte de apariția avionului cu 400 de ani în urmă, un Italian fugăra monumentală a Renașterii, cel mai mare geniu pe care l-a produs omenirea, LEONARDO DA VINCI, imagina în secolul al XV-lea o mașină zburătoare, ale cărei planuri, le desena chiar el și cari s-au păstrat până astăzi.

Această mașină zburătoare nu a (fapt) la împlinire din creșterea noastră, ci a fost rezultatul unui studiu și studiu și studiu, elaborat de acest „creier genial” studiu de esență aerodinamică, ale cărei principii sunt valabile și astăzi.

Tot LEONARDO DA VINCI a imaginat încă de pe atunci întrebuințarea elicopterului și parașutei.

De asemenea 200 de ani mai târziu un

alt visionar italian, FRANCESCO LANA TERZI nascut în 1631, scrie o lucrare asupra navigației aeriene în care face următoarea profecție:

Vom avea o „Armata aeriană” Fortificațiile noastre actuale vor deveni inutile” și mai departe „Artileriați vor ajunge să tragă din abori”.

La începutul secolului al 20-lea, ENCA ROSSI, VIVALDI PASQUA CASTELLANI, PICCOLI CECI CIRRO CERRI și alții, au purtat apăsătoare forța credinței stăpânirii spațiului aerian ca și Romani VOIUA și VLAICU.

Numele aceste exemple sunt suficiente pentru a stabili și preciza locul de avangardă ocupat de Italia în mișcarea aviată a lumii.

Desupra tuturor marilor precursori și visionari ai artileriei mondiale va străluci însă despurarea, ca un lucrător al științei universale, devalul RAPHAEL și MICHEL ANGELO, celebrul LEONARDO DA VINCI, poet și visionar, filosof și om de știință, artist și om de acțiune.

AVIAȚIA ITALIANĂ A FOST PRIMA CARE S'A PUS ÎN SLUJBA RĂZBOIULUI

În războiul din Tripolitania, în 1911/12 Aviația italiană participă cu 12 aparate și aduce servicii imense armatei, prin culegerea de informații, observarea tragărilor artileriei, bombardarea adunărilor de trupe și fotografia aeriană.

Deși numai cu motoarele de 50 H. P., avioanele italiene se avântau până la 100 km, aducându-le la înmăncă.

Primul, această întrebuințare aviației italiene deschide larg calea folosirii, viitoare a aviației ca mijloc de război, servind încăodată de precursor a celorlalte națiuni.

La lumina concluziilor trase din acest război, celelalte națiuni adoptă programele și procedeele lor de construcție și întrebuințare militară, orientează activitatea aeriană la început sportivă, apoi scopuri militare — oarecum precuțate.

AVIAȚIA ITALIANĂ ÎN RĂZBOIUL MONDIAL

Italia intră în război mondial cu o aviație puțin numeroasă (80 avioane), însă animată de cel mai înalt spirit combativ.

Sufletul aviației italiene în războiul mondial este scriitorul înaripat și căld, GABRIELE D'ANNUNZIO eroul dela Vienna și Fiume, reprezentantul autoritar al sufletului artilerilor și al acțiunilor in-

drăznești și nămaite, visionar de o excepțională scribilitate artistică reprezentant autentic al poporului italian.

Acțiuni aeriene glorioase sunt purtate de Aviația italiană pe Isonzo, la Piave, în luptele dela Vittorio Veneto și Caporetto.

Printre toate aceste acțiuni aeriene este însă una care iese din comun și care se înscrisă ca fapt de armă excepțională prin spiritul de organizare, prin știința și curajul executanților ca și prin spiritul lor de sacrificiu.

Este vorba de bombardarea Vienei la 9 August 1918, executată de o patrulă de 8 avioane comandată de Majorul GABRIELE D'ANNUNZIO, parcurendu-se astfel o distanță de 1.000 km., din care 800 pe teren inamic.

Pentru posibilitățile de atunci ale aviaziunii, operațiunea constituie într-adevăr o performanță remarcabilă ce se înscrie pe palmelelor faptelor aeriene de război italiene, ca o acțiune de mare risanță.

Ași italieni au războiul mondial stău alături, de mare apl ai aviațiilor occidentale, îmbogățind gloria eroilor aviației morți pentru gloria artileriei mondiale.

Printre aceștia cităm pe cei mai reprezentativi: ca

Majorul FRANCESCO BARRACA, asul vânătorilor cu 34 victorii, Locotenent SCARONIO SILVIO cu 24 victorii, Lt. PICCINO PIER RUGGERO cu 24 victorii, Locot. BARACHINI FLAVIO cu 21 victorii, Capitani RUFFO DI CALABRIA FULCO, etc. etc.

Stăruind războiului mondial găsește aviația italiană acoperită de o glorie aspic răsărită însă înaltă și cu material total perimat.

FASCISMUL ȘI CREȘTEREA ARMATEI AERULUI ITALIENE

Fascismul își exercită acțiunea lui miraculoasă și în domeniul aerian.

Doctrinarii fascismului „Ducele” este un visionar; el simte, intuiește, înțelege și înbește Aviația.

Încă înainte de revoluția fascistă, ideile lui îndrăgite despre Aviație sunt expimate într-un manifest.

Ei are viziunea clară a viitorului „Armata Aeriană” cu entuziasm de încercările lui LATHAM și BLERIOT scriu următoarele în ziarul „Popolo” din Trento în 1900 când nu erau decât un exilat politic.

„Epoca noastră este eroică, poate mai mult decât cea antică”.

Atunci ca și în vremurile mitologice ale Argonauților, omul simte nostalgia marilor cuceriri.

Eroi moderni ai chemării HANSEN LUIGI DI SAVOIA, STARKTON

Căvântul care reamă și dă un caracter de noblesmă vechiului nostru este migrația.

Aceasta s-a constituit pentru ei o simplă expresie creatoare a unui entuziasm de moment, ci o profundă convergență învârstă din inițiativa sa generală.

Astfel, în 1919 în toată bătăliea politice pentru plămădirea clima aui tancat în ziarul său „Popolo d'Italia” instituire o pagină de aviație” periodică pentru a



Pregătirea sborului de noapte



expune opiniei publice ideile sale și ale colaboratorilor săi, deosebite aviație.

Este primul contact pe care opinia publică îl are cu domeniul atât de vast al problemelor aeriene și este prima dată în lume când într'un mare cotidian politic se sacrifică o pagină pentru chestiunile aeriene.

Analizând spiritul financiar, pe care guvernul de pe acea vreme îl acordă Aviației se revoltă și arată primul ministru NITTI că suma de 10 milioane lire este insuficientă și că trebuie să se plătească pentru aeronautice.

Dar el nu se mulțumește să activeze numai cu vorba și scrisul, ci înțelegându-și că treacă la acțiune, să șoare singur, încercând evadările și sublimul sborului.

În 1919 execută un sbor la Fiume, iar în 1922, face primulul și obține brevetul Privat la această școală el scrie: „Trebuie să dau exemplu, Vitorul Italiei, vitorul țării mele, poate fi hotărât în vâzduh. Eu sunt un pionier trebuie să arăt drumul”.

El precizează astfel și principul de bază al sborului de Comandament și apostolat de morători — amiralul de punte aviator în carligă.

Este primul conductor de șar care dăla înălțimea puterii sale, acordă Aviației cea mai largă înțelegere, dându-i primul loc între armele de apărare națională.

Pentru concepția doctrinară a posibilităților și folosirea armei aeriene este norocos să aibă alături de el, pe marele DOUHET, pe care el însuși îl arată ca precursor, în discursul său din Senat, în anul la 30 Martie 1935.

Doctrina lui DOUHET a fost epocă și a produs o mișcare intelectuală fără precedent în toate armatele lumii.

Partizanii și adversarii au fost de acord în a recunoaște la el pe unul din cei mai mari gânditori militari.

Ideea sa fundamentală a fost în întregime însoțită de DUCELE MUSSOLINI, care și-a organizat aviația întocmai după cum preconiza DOUHET și a pregătit-o de seapane, în spiritul integral al doctrinei sale.

Dacă pentru partea doctrinară, DUCELE MUSSOLINI a avut pe DOUHET, pentru realizare pentru punerea în practică a ideilor fundamentale, pentru crearea instrumentului test din creierul unui mare gânditor a avut pe ITALO BALBO.

BO, secolul încă de pe vremea când era în viață unul din cele mai mari geni organizatori ale secolului fascișt.

Ca voiața, pasivitatea și puterea realizare a DUCELUI, dispunând de un doctrinar ca DOUHET și un om de acțiune ca ITALO BALBO, conducerea fasciștă reușește în câțiva ani numai să creeze una din cele mai importante forțe aeriene și prima „Armata Aeriană” din Europa.

Asfel a luat naștere la 23 Martie 1923 — Legiferat — din hotărârea DUCELUI această nouă armă, care va urma lumea, va schimba atmosfera liniștită a cancelariilor europate, va schimba raportul de forțe în Mediterana și va face să apară la oțozant probleme noi și decisive pentru conducerea popoarelor.

În înțelegerea acestei activități gigantice stă în permanență DUCELE.

AFIRMAREA AVIAȚIEI FASCISTE PE PLAN INTERNAȚIONAL ÎN PERIOADA DE GUVERNARE A SPAȚIILOR INTERCONTINENTIALE ȘI A LINIILOR AERIENE MONDIALE

Revoluția fasciștă agit spiritul realizat.

Trăim epoca grea și glorioasă a luptei fanatice începute între om și natură pentru cucerirea definitivă a spațiului.

În această „luptă aviație” nu au mai călădit pretenții, dar o cupă regulat primele locuri acumulare și provocând noua competiție.

Un spirit nou poartă pe aviatorii fasciști pretențiuni unde își fac apariția — spiritul de ordine, de efort conștiințios, de îndrăzneală până la sacrificiu sentimentul de onoare care este specific aviației fasciste.

Venind la DUCELE MUSSOLINI veghează implacabil impulsionarea.

Apetența lui ITALO BALBO, organizare, prevede, conduce și execută totul. Realizările sunt cunoscute:

Sborul lui DE PINEDO și CAMPANELLI la 19 Aprilie 1924 dela Sesto Casene la Melbourne — Tokio și Inapo.

Recordul de viteză în cupa Schindler cucerit de BERNARDI în 1926 cu un Macchi 39, la 396 km. oră, apoi la 416 km oră.

Sbora peate Atlantic și cele 2 Americi al lui DE PINEDO, în echipaj cu CAROL DEL PRETE și ZACCHETTI cu un avion Savoia 55, în Februarie — Iunie 1927.

— Recordul mondial de distanță în ne dresată Italia — Brazilia, cucerit de ARTURO FERRARIN și CARLO DEL PRETE în Iulie 1928.

— Crucea de Polni Nord cu dirijabil „Italia” a lui NOBILE.

Dar ceiaze trebuie reținut sunt cuceririle Mediteraniene și transatlantice în masă, sub comanda amușei, executate sub impulsia DUCELUI organizată și executată de neputatul BALBO.

Reamintim

— 61 hidroavioane Savoia parcurg Mediterana occidentală distanța Orbetello — Elmas — Pollenza — Los Alcázaros — Port Alifanques — Berte — Orbetello cu 3.000 km. (Mai 1928).

— 36 hidroavioane Savoia parcurg orizontul general Taranto — Atina — Istanbul — Varna — Odessa — Constantin — Istanbul — Atena — Taranto — Orbetello (1929).

— 11 hidroavioane Savoia la 15 Decembrie 1930, pornesc în traversarea Atlanticului și după un sbor în patru etape au lipsit de peripeții americane la Naia.

— 24 hidroavioane Savoia în format traversare Alpi și Atlanticul de Nord și întors — coperind 20.000 km. (1933).

Ce demoniuzi amușei elocventă la totă de presă, de mare de realizare.

tehnici și organizatoare se putea prezenta opiniei publice italiene și lumii întregi decât aceste războaie internaționale în lărmă realizate de către echipaje fasciste în cap cu șeful aviației, pe material de concepție națională?

În aceste competiții, aviația fasciștă aduce o notă ca totul originală, care prezintă o măsură justă a calității sale ca „Armata Aeriană Independentă” din punct de vedere al spiritului de organizare, știință a pilotajului, grad de perfecționare, antrenamentului, a echipării rezervelor și deci ca valoare a posibilităților sale operative.

Este vorba de croazetele Mediteraniene și transatlantice în masă cu formațiuni numeroase, sub comanda unui șef.

AVIAȚIA FASCISTĂ ÎN RĂZBOIUL

Organizarea forței „Armatei Aeriene” fasciste nu s'a făcut însă în scopuri spectaculoase.

Erau prea mari sacrificiile conștiente de națiune, pentru a nu exista, la baza planului de înarmare fascișt ideea lozincă de scop sortită să alimenteze viața unei tinere și viguroase națiuni.

— realizarea imperiului italian fascișt. Manifestările aviației fasciste pe plan pacific internațional, erau manifestări de forță ale unei conduceri hotărâte.

Ele au atras luarea aminte factorului militar italian și au pus problema echilibrului de forță în Mediterana.

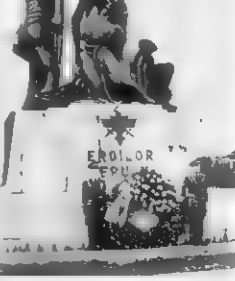
Înțelegerea Angliei în conflictul Italo-African este prima mare victorie a aviației italiene fasciste obținută în „războiul alb” și primul fruct cucerit de conducerea italiană după altele sacrificii facile pentru creșterea „Armatei Aerului”.

Cucerirea Abisiniei a fost în primul rând o victorie a „Armatei Aerului” fascișt.

Aviația fasciștă se înarmează printr-o acțiune de forță capabilă să execute 2.091 bombardamente, 3.650 recunoașteri, 50.634 ore de sbor, 1.853.000 kgr. bombe lansate, 1.074.000 kgr. materiale transportate.

Numai cucerind condițiile de relief clima depășirea la care s'a lucrat și coborârea spațiului aerian de aviație, ne putem face o idee precisă de câtă energie s'a consumat și ce spirit previzător a demonstrat conducerea „Armatei Aerului”.

Forța de atacare italiană în lărmă comestă aviației române (S.M.P.)





AVANTGARDA ARMATEI AERIENE
FASCISTA IN LUPTA CONTRA
COMUNISMULUI

Fascismul este atent la toate fenomenele deologie internationale cu caracter general și decisiv ce agită popoarele Europei în special.

Când virusul comunist trupe în Spania Italia fasciștă conștientă de misiunea ei, intervine prompt.

Ducele trimite pe câmpul de luptă armele speciale ale revoluției fasciste, „*Aviazione Speciale*”.

Sunt cu toate răsunațiile de succes avioane care în toate țările de salutare a Spaniei și din comunistă.

Avioanele aviază fasciștii în Spania și în Italia, și de sânge sunt realmente împușcate.

90.000 țes. la înarmare
303 avioane înarmate de doborât
46 avioane parțial distruse la sol
175 morți, (persoane, naviganti)
122 ranți

Europa trebuie să fie recunoscută
fasciștii fasciști care prin intervenția ei
am dădă, la timpul de pregătire și de a

apare care pe
coului omului
ca îndreptat
de duranță

De aceea se cuvine
să judecăm un pios
omagiul bravilor
șurubitori Italiani
căsuți în avangardă
în Spania, santinela înaltă, la postul
de onoare contra celui mai temut
dușman al civilizației europene.

RAZBOIUL ACTUAL

Marea conflagrație mondială deslănțuită în 1939, gâsesc aviația italiană recent înarmată din lupta sa din Spania.

Ne găsim într-un conflict ideologic, de manifestare sângeroasă, ce nu admite compromis.

Învingem, ori civilizația Europei pier. Armata fasciștă, slăbită de invincibilă armată Germană duce grăul operațiunilor militare în Africa Orientală și de Nord, în Mediterană și în Balcani.

Pe a doua aviația italiană să aloc
de glorie, stăruind adunarea aliaților
teama și respectul și dor

în Africa Orientală și de Nord dar
în Mediterană, aviația fasciștă să
are cu oia și fa orice navale
serie de angajamente care interzic
bine de trei ani drumul flotei engleze și
Mediterana, a spărat coastele de Sud
Europei și a susținut armatele Italo
Germane în greiele lor lupte ofensive
și defensive duse de solu și de

Arși la zăpădă cu aviația germană ech
palele italiene au dovedit și o a este
bombele arătată ață de sursă
timp de pace ca țările lor de apărare
virtute lor războinice dispun de ean
și înaltul spirit de sacrificiu și curaj de
fascism

Asfel printre eroi aceia care au
nașterea de ofițeri și tulpă se înalță
aște figuri de legendă, un print pe
tor „Duce de Aosta Italo Balbo”
Italo Balbo, nemuritorul și cel a înarm

în care a dus a aviației fasciste în
din timp de pace, pagini mărețe de glorie
re, care s-a și a lui spirit conduce
așiază în luptă turele generate de avia
tori, apoi Bruno Mussolini, Moscatti
Antonio Generalul Enrico Pazzi coman
dan și Aviației Fasciste angajate pe fron
turi din Rusia, căsūt recent la postul de
onoare și. mulți alții, cavaleri și latin
tăși, cruciași ai lui CRIST, căsuți eroici
pentru apărarea civilizației și a cruc

AVIAȚIA ITALIANĂ ACȚIONEAZĂ ÎN EST
PE ACELAȘI DRUMURI PE CARE SA SU
MIȘCAT LEGIUNILE ROMANE ÎN LUPȚA
LOR DE APĂRARE CONTRA NAVALILOR
BARBARE

Plutește deasupra noastră războiul
celui eterne înarma a vastului imperiu
roman care căre: egun glorie au dus
înștie și pacea în toate culturile

Dupa stăruința celei mai mare puteri
navale an e Cartagina găsirea de pe
suprafața pământului de armate la
Scrip Africani și, după cucerirea popoare
lor galice deia Nord de Alpi, sub Cesar
impăratul roman și-au îndreptat armatele
lor organizatoare

în pre Est curcând
sub Ulpian Traianus
Regatul Dac al
Decebal. plămădind
un popor de autentică
latină și făcând să
inflorască între Tisa
Dunăre și Bug, acei
civilizației romane

Legiunile romane instalate pe pământ
cile noastre, duc lupte învergnate timp
de 300 de ani împotriva hoardelor barba
re năvălitoare din zona stepei asiatice
Dela Tisa până la Nistru și Bug au
prezintă armele civilizației romane și
ele pot fi apor descifrate de Dux. voci ce
în trecere prin țara noastră, aveți curio
sitatea și timpul să cercetați armele isto
rice

Limba, portul și obiceiurile, monum
tele istorice cu caracterul și originalitate
lor specifică română, denumirile loca
lilor dela Drabetez (D Severin) la Na

poca Ardealului și până la spa
tă și Bugului, tot atâtea vestigii vă vor
besc de naștră comună, de teza
rui de virtuti al latinității noastre, de m
retra unui trecut istoric, care se potun
ces e și a ducile de astăzi

După ce în 274 împăratul Aurelianus
a dat ordin legiunilor sale să părăsescă
Dacia Romană din cauza furiei crescânde
a barbarilor au rămas legați de glia lor
scumpă băștinași daco-romani poporul
romănesc de astăzi. timp de 16 se
cole a stăruit singura a tuturor navalil
rior barbare

Deși sub vicisitudinile sorții și-a pier
dut unitatea sa geografică etnică și polit
ică, prin infiltrațiunile dela Est, Est-Sud
și Nord, totuși am rămas noi stăncă neclint
ă împotriva valurilor furioase „Ita-bar
barilor” apărând cu brațul și sângele no
stru, latinitatea și civilizația

Popor de margina, hotăr între două
lumi, Ștefan cel Mare în secolul al 15-lea
primea dela Pape Grigore al 7-lea titlul
de „Apărător al creștinătății”

Ca și în trecut poporul românesc
luptă astăzi eroic în Est împotriva comu
nismului, nemicilor

Ne găsim pe linia retorică a strămoșilor
noștri cu arma în mână pentru apărare
drepților, moarte integrale și perma
nente în dăm contribuția de sânge în ap
rarea crucii și civilizației europene

Suntem mândri de trecutul nostru și fer
nici că

Italia fasciștă ca și Roma eternă, Avia
ția fasciștă ca și legiunile romane, luptă
astăzi glorioasă — ca și în trecut — pentru
a salva Europa din beana întunecului și
a morții redând-o strălucirii și perfec
țiunii spiritului uman

Și cu credința în victoria noastră, vic
toria luminii victoria umanității răzbu
nate sa și în

Trăască Majestatea Sa Regele Im
părat VICTOR EMANUEL al III-lea!

Trăască DUCELE

Trăască glorioasa Aviație fasciștă!
General de escadră aviator GHEORGHE
JINIESCU, Ministru Subsecretar de
Stat al Aerului





Fidăș din Ottena în costum de sărbătoare



Satul Iacohani din Bucovina.

Târâncă din Mănăstirea Apocălipt.

Uliță din Râșnov-Sibiu





Polish Philopae.



Ceshol Hotel.



Cloze in Tasmoo Gory.



— OPERAȚIILE DINTRE 15 MARTIE — 1 APRILIE 1943

Ceea ce caracterizează războiul aerian din răsăritul Europei în faza sa actuală este numărul mare de avioane sovietice doborâte fie în lupte aeriene, sau pe sol, fie din cauza artileriei anti-aeriene, în raport cu pierderile aviației germane.

De câteva săptămâni pierderile înregistrate pe frontul oriental de aviația germană și sovietică după calculele făcute de germani sunt în proporție următoare: 1 : 5, 1 : 10 și 1 : 20 și chiar mai ridicate.

Un comunicat al Mareșalului cartier general german a anunțat, la începutul lunii Martie, doborârea a 59 aparate sovietice în diferite secvențe ale frontului, fără nicio pierdere din partea aviației germane. Raportul, acesta este în adevăr extraordinar, căci înseamnă o proporție notată cu o cifră infinită a zero.

Cu toate că asemenea cazuri sunt excepționale, ele prezintă totuși un element

interesant în ce privește capacitatea de luptă a avioanelor sovietice în campania actuală.

Dacă nu putem să considerăm redusă la limita extremă capacitatea de luptă a aviației sovietice luând în seamă numai un caz extraordinar, acela înregistrat de comunicatul marelui cartier general german, la începutul unei trecute cadențe pierderilor pe baza proporțiilor medii de 1 : 5, 1 : 10, și 1 : 20, indică neîndoios o scădere simțitoare a capacității de luptă a aviației sovietice.

Se știe că germanii nu se folosesc de cifre fantastice în scop de propagandă, spre a prezenta un tablou trandafiriu al situației ci ei au în serioasă considerație realitățile și deci stabilesc proporțiile pierderilor lor și a inamicilor pe temelii unor calcule precise.

Comse explică pierderile mari ale armelor aeriene sovietice în raport cu cele ale armelor aeriene germane?

Să se oare arde de construcție tehnice

tuosă a aparatelor de vânătoare, de bombardament și de recunoaștere sovietice, ale căror tipuri numai au calitățile corespunzătoare cerințelor războiului aerian modern în ce privește viteza, puterea de rezistență și manevrabilitatea?

Sau aparatele acestea au aproape toate calitățile corespunzătoare cerințelor războiului aerian modern - constructorii lor ținând seama și de experiențele făcute în cursul ultimelor campanii - ca și de progresele aviației de luptă, însă nu dispun de echipajii de elită din cauza modalității recrutării lor, de insuficiența instrucției profesionale și a antrenamentului?

În această chestiune personalitățile competente germane amintesc că aviația U R S S a luat o mare dezvoltare înainte celei germane, că uzinele de avioane sovietice au construit încă din timp de pace figurile de avioane de vânătoare de bombardament și de recunoaștere care prin viteza, rezistență și manevrabilitate au

Alarmă!
(Foto Titu Constantinescu)



ARIPI ROMANEȘTI



ARIPI ROMANEȘTI LUPTĂ



Serișori de ocazie
(F. M. T. C. Costa Eneșcu)



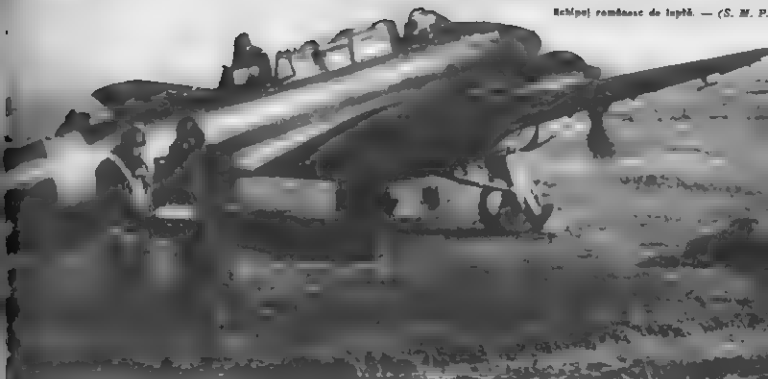
Antrenament
(S. M. P.)



Discuție și pregătire
(S. M. P.)



Instalarea unei torpile aeriene
sub aripa avionului. — (Luce,



Operatorul fotografic al
unui avion de recunoaștere.
(S. M. P. P. R.)

S. E. Anastasiu, comandantul unei
unități de artilerie antiaeriană,
care are la activul ei numeroase
avioane dușmane doborâte.
(S. M. P.)

sheratori români pe frontul
de Est (M. I.)



CANDELA în întunec

PRIN aere de nisip și soare, coloane lungi cu capul gol și piepturile ascute, cu pasul greu și lărgit, cu spatele încovoiat de povară și genușii aduși spre gură, curg fără răgaz spre cetatea focului, iar pe deasupra lor, aripi create în crucele negre îndesec drumu.

Intracolo o stingradul, un abor de poște, zise comandantul. Coloana mută sălăi doar amari și lăsa ochii să cante mai departe, mărgăritara în nisipul răscolit de lumină. Nori groși de praf li înecară apoi, se răsușiră spre cerul fără orizont cu suflurile oamenilor ce năvăl să mai privească spre înapoi, stergându-i în depărtări cenuși.

Ac s'ar meni na gîndește se bate drumul sub talpa sa de plumb și se umzește în sudoare.

Răzori albe o țecă spartă mai pornăcește cătu ceva, fără să fie auzit, apoi se întoarce spre el și se întinde, ca-a tăie.

Focul, singur focul le lîmpește miata și li oprește în drum, să-și prăjească pîntecele în jarul pietrigău.

Inserarea-i așteptăz cu muiță nerăbdare, să le potolască arsurile de poște și și să le cîrmuie călăia fără sfârșit, să nu-i mai cheame acolo unde ei se duc și apere pe acei ce poate rareori, ori niciodată, nu-și pleacă gîndurile la crucea celor pierduți.

Și se duc pe arșiță, prin negură și ploaie, se duc să bîrse moartea logodindu-se cu ea. Li petrec bîtrîne și bătrîni, copii din prașul scolini anii lîcărind, alții sîrind de bucurie în jocul de-a soldații alții mui, alții în pîșă de călătore toamna, alții dormici de-a rînd ce înțîrșie, o doină li rechemă, o înșură le serje, un vînt rece le tălmăcește gîndul, o bară le prîmnește suflul și toate sunt mărunțiguri în mărjea faptelor lor.



Pe întinsele așepi M. I. I.

Țăcăntul murtăliacelor, bobăntul bran durilor și tunurilor de toate calibrele suetul apart al bombelor, vaețele celor fărtecați, gălăntul sîngelui, mașile împărșiate, oasele albe desăchurate, dinși rănjita în soare, le împletesc povești și iagăntă melodiile de care se îndrăgesc, stînd s'ar putea li și altfel.

Nimic nu-i oprește, focul macină și le deschide calea, moștrii se topec, zidurile se dărîmă, apele scacă, cerul se întonecă, pînă se așază și totu-i nimic.

O sentință și-a făcut capîșu din malul Volgei și se acălește pe vatra Stalin-gradului.

Cîntecul apei e trist și fără cuvînt de lapele. El duce alte proorocii și altă canoă.

Vînturile se stîrnesc și bat de pretutundea, ploaia mîruntă și rece întepă asturilor, potopul rupe și se revărsă peste umc.

O înșulă băntuță de furtună se mai răcește la orizont.

Din vreme în vreme se aud și glasurile sulitelui ei, care nu vor moza.

Puntea se întinde peste frămîntarea valurilor avioanele de transport vin cîr duri, și pentru o arșă cămăși, se dau bîttu și zile întregi, ca să fie aduși pe insulă.

Vandahul cu toată negura lui încă mas ngăle e păsărilor să eboare spre limbul de ză, înț ros, zi de zi, de furia valurilor.

Indigurile se topec în erupțiile vulcanului și-acolo departe la răsărit, vîl vîtăle de foc crăpau noaptea negurilor.

Era csm prin ceaul al șaptelea și nu se luminașe, ba parcă mai mult se întonecea pămîntu.

Convoiful înghebat lăsa vîleale să sclî penacă în oglinda ochilor lui Mihai Pavloschi, peate care umbra desăndădii nu se puica așterne.

Îfrime, îi dau pe cel mai bun radiotelegrafist dela bombardament numai și putem ajunge cu muniția la al noștri strigă el cu un accant de copil neogot.

Înapoi lui, era Filipciut, pe care acol cel mai bun și li lăncase în modeste și ca să nu fie văzut, el și-acoperise ochii cu mîna.

Din cealaltă parte, Georgescu, Moroșanu și sergentul Poncea, cătără spre el și-și scăldară ochii în fîcșina luminii lui.

S'apropară, se strînsăre într'un mînușchi ca ramurile de salcie la Florin în mîna preotului și echipajul călășuă al convoiului de transport aerian, depuse jurămîntul în muniție și fără săbavă își luă locul.

Aburul suflurilor lor, ca un fum de tămaie, le purta ruga spre cer, ca să le sloboade lumină spre cerul ca un Pilat, le sloboză ceață deasă și neagră și-i tădu, în mînușchi și în rîșă gîneacă.

Motoarele agudură pămîntul și aprinsă nimile în ambleră repetă și adăcă.

Îfrime? strigăre deodă la Alexandru Duță dintr-o parte și Mihail Pavloschi, din cealaltă, parcă li-ar fi întrebă. De ești tu leu mînușche-ne și pe noi.

Avioanele îndopate cu muniție se desprinsă greu de pămînt, și li fîcșiu telegrafic și se chemară printre straturile de ceață.

Trebuau să ajungă la Stalingrad, unde mii de vîrși li așteptau și cari cu fiecare clipă întîrnată scăpătau, însetate de apă.

Se vedeau prin șanțurile reci, trupuri rebeșite și lîmănde umbre în formă dar plane de suflul cari țineau cu dinși pămîntu ce se desch de-a hîmure în potop de ză și plumb, să nu le fugă de sub picioare.

Se auzăse de motoare, ochii se ridică spre cerul care e a ză, uluitor imitile ticășu și ei mui trăgeau un glonț, să poată ramane încă o cupă în împărșita speranței, să dăcă avionul se îndepărta, ori răbubnea dincolo de șanțuri la vameși, se mîngăia cu pînăa atcea cu pugoara din cer și le dădea viață și

care nici nu-i lălmăznea și nici nu-i înseta era lupta pentru aducerea avionului sau echipajului în lume. Într-acele se grăbeau prin negura pământului, sburătorii escadrilelor de transport.

Ifrim ținea rigid direcția de zbor tremurând glasul în chemarea celorlalți, parcă de teama de a nu se răscăli de ei, și chemarea devenea mai insistente, în măsura în care presunțiunile se strălădeau ca plumbul în inimă. În gândul morții celor ce se însoțeau cu fire de pânjen, de aripile lui.

Stalingradul colului acela de pământ pardosut ca pietre, aprutecă mautăuă căzută a gândurilor și a rușii căpă arburii din ochii sburătorilor, înălțându-le călătoria spre locuri celei mai drepte și categorice sentimente, focul.

Ar li strigat Ifrim, ar li strigat să-i plăsmescă toate centurile să-i sară toate cataramele, numai să se ție aproape de ceilalți și că n'a trecut dincolo de Stalingrad.

Îngânarea motoarelor lui li păru aceea a camarazilor și se mai potoli Răscu: privirile printre cei din echipaj ca să și le hrănească dintr-ale lor.

Ei, muți, reci, cu fețele lustruite de vânturi, rălăceau în lumina lor, pe privirile înșepate la datoria care li cimentă în pasta echipajului.

Doar câte un ochi rămânea într-o parte, să lăbime rufletele într-unul, a celui mai tare, a celui mai acelușit, a celui mai oclit prin focărdări și furtun vntreg.

Ifrim căsă gura să chema pe unul, doar pe unul, însă înghiți în soc. Vorbea și li produsă neajung. Tăcerea chiar în vecălnitatea morții, picura dublu vntreg fără sfârșit și oamenii mureau creșd că trăiesc mai deaparte.

Acum urma înclărearea și aceea pe ocolite, niciozodă nu era brutală, fiindcă rățievrea mai multora nu se credea a fi adevărată ori posibilă.

Unul, trebuia să răsară, unul și el dă poruncă. Iar oile a-ascultă glasul și-l urmează. Acela e păstoriul cel bun, care li dă viața pentru oile sale.

Și ca să nu le turbare inima, Mitoșoceanu întreabă: „Al cătelea drum Ifrim?”

Ifrim nu glănu, ridică umerii, ambală motoarele, le reduse de parcă se'ntraba singur: „Cum de a'm mai ajuns? Și-i tot noapte în plină zi?” Porfoteala se deslășușu ca o vijelie și mlaștile în semn de nedumerire li respirară degetele.

Semnale transmise pe undele eterului se risipiră fără ecou. Nimeni nu-i mai întrece. Mihail Pavloschi împărțase mană sufletelor și acum focul dușman nu-l slăbea să mai răsună, nici vorbă să-și mai aștepte camarazii, cari încă mai bălăbau prin căle.

— Înecător ori fi apucat-o? se întrebă geul pornind motoarele.

Un faniș roșu li dădă semnalul de pericol și Mihail Pavloschi se deslipi de pământul scormonit de obuze.

Atunci vălămaș porți și ocupă terenul. Ultimul colț ce lega luptătorii Stalingradului cu aripile celor de același sânge, le fu smuls.

Nicio poteră spre înapoi. Pe fruntea înecării era scrisă aceeași sentință.

Din șanșuri se ridicau rânșii să zăgăzuască furia vrăjmașului. Trupurile schilodite, figurile afumate, glasurile pătășite se învârlău și se împleteau cu rețușă de sânge în stăvil.

Pietrele săreau în mui de bucăți, pământul îmbibat de sânge împingea aidoma plumbului cloțotit, sidirile rălăție se prăboșeau peste cei neputincioși, răcnetul obuzelor se amesteca în gemaș tul omenilor și larma aceea o îngâna monotonă Voelgei, parcă într-adins ca s'o înălăre.

Puhoiul învadă inania. Brațele se moleșiră și strivite sub țier împăniră pământul.

O unită de oameni se atrăse în jurul geului și se înălădeu căsă în piatra ruinelor, să-i spela păcatele.

— Era prin ceasul al noulea și negura mai neagră.

Aripi uriașe vânturată faninginea vârdubului și ametrăz urechile Pietrele Stalingradului se spălăru în sânge. Soldatul alături de gei, îmbrățișă în aceeași moarte vitează, pe același pernă .patul armei.

De sus plecară facurile cerului și în vălăta aceea parcă se auză glasul Mânturului, „Mă, nu, lama sabactani”.

Decădă cerga angurilor se afătecă al un avion se rotli larg pe deasupra luptătorilor, aruncând coșulețle cu muniții. La primură ca pe o împărțășenie înainte de a și da dubul și-a ridă căsă ochii multumiți spre avionul atropit cu meteori de foc.

— De-ar scăpa? gândiră luptătorii înspălmântați de cutremorul și întaniericel ce cuprinsese pământul.

Ifrim și avionul lui jucasă în singurul punct de lumină al cerului.

Era după ceasul al noulea și o lumină licări în vârful piramii de întuneric, arzând ca o candă peste gloata slăgerând. Totul se sfârșise.

Clopoțele auară departe de ei, dar și în sufletele lor pământul și cerul se împetriră, soarele cerșit aprinsese candela rășăritului fără asfințit, spre care o mlașă de muniție se învârlău, apoi să-și aprindă lumânarea învierii și spre care glasul plâpând al unui copil strigă.

— A învial mălmo, a învial” și căsă sub icona care năse pe-tea întuneca niciozodă, în mîntea lui, acoperându-și urechile și auză mai bine, marelui coloanei pierdută în lumina candelei din Stalingrad.

Amintiri



Lt. Comandor Iliescu N. Mitralheră.

ÎN ziua de 28 Martie a. c., d. Lt. Comandor aviator N. Iliescu pentru camarazi și prieten - Nae Mitralheră — a împlinit 30 de ani de zbor efectiv și celebrități.

Instructor de zbor la o întreagă pleiadă de aviatori — totuși mea profesor pentru sborul de noapte și „elice calată” — d. Lt. C-dor Nae Iliescu sboară și azi, deși este pensionar și are vârsta de 50 de ani!

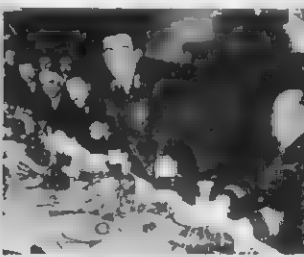
După aproape 1.600.000 km. totalizați în aerul românesc și străin pe toate tipurile de avioane și după cca. 10.000 (zece mii) ore de zbor ca pilot, d. Lt. C-dor. N. Iliescu — asu de război al aviației noastre în trecutul război mondial — sboară și azi ca „Incercători” al avioanelor de vânătoare I. A. R. 89, reșite din reparații atelierelor A. S. A M.

Este un record — nu numai pentru țara noastră — și care ne mândrește; un imbold pentru camarazii lui mai puțin vârstnici; un exemplu pentru toți sburătorii tineri!

Modest, brav, bun, excelent camarad, d. Lt. C-dor N. Iliescu Nae Mitralheră — rămâne o figură luminoasă a aviației noastre pe care a onorat-o prin bravura, prin pasiunea pentru zbor și prin excepționalele sale calități de sburător și instructor.

„Aripi Românești” li urează pe această cale sănătate și încă mai mulți de zbor!

AL D



Mare camaraderescă în clasa sburătorilor Lt. Comandor Iliescu N. Mitralheră, în dreapta, d. Lt. C-dor N. Iliescu-Mitralheră.



Aviația de Bombardament

Madescu N.

In cadrul general al armelor aeriene, aviația de bombardament este elementul principal de forță și de distrugere, bazându-și puterea pe o mare capacitate de foc și de izbire, întocmai ca o adevărată artilerie verticală

Aviația de bombardament are aptitudinea de a-și putea extinde acțiunile sale până la cea mai mare depărtare în spatele frontului inamic cât și în adâncimea teritoriului său național.

Ea este deci etalonul, în raport

cu care se măsoară adevărata putere ofensivă aeriană a unui Stat

Gradul de dezvoltare al aviației de bombardament exprimă dinamismul care animă, la un moment dat, sufletul național.

Ca exemplu tipic, trebuie citată forța ofensivă aeriană a Marelui Reich, materializată prin cea mai formidabilă cantitate de aviație bombardieră, pe care a cunoscut-o vreodată lumea militară, fapt care este consecința inevitabilă a unei ireductibile și masive puteri și dinamice spirituale, legate de realitatea vie a

Patriei germane și aceta a idealurilor sale fundamentale

Profesional, aviația de bombardament atinge plafonul cel mai înalt de tehnicitate, care începe cu problemele navigației aeriene și acelea ale luptei aeriene și sfârșește cu problema specială a bombardamentului aerian.

Între toate acestea, actul practic al bombardamentului aerian constituie particularitatea tehnică a acestei diviziuni care-i imprimă caracter special și ale cărei teribile rezultate, în timp, — o vor ridica

la rangul de „arma principală aeriană”, pe existența de fond a căreia se va sprijini temeinic puterea militară a oricărui Stat

I. Căi sunt problemele bombardamentului aerian ?

1. — Din ansamblul frontului inamic și din adâncimea pozițiilor sale: a alege obiectivul

2. — A plasa încărcătura de bombe în obiectiv, deci, în ansamblu, o problemă de concepție care privește comandamentul urmată imediat de actul de execuție, care privește unitățile de bombardament și personalul navigant.

II. Cum se rezolvă aceste două probleme ?

Orice acțiune de atac cu bombe presupune rezolvarea prealabilă a problemelor enunțate mai sus, astfel:

1. — Din punct de vedere tactic: Obiectivul ales să aibă o importanță de primul ordin, în cadrul general al războiului, să merite consumul de material și energie prevăzut, să fie posibilă atacarea, neutralizarea sau distrugerea sa, cu minimum de risc (pierderi)

2. — Din punct de vedere tehnic: A încerca o cantitate de bombe (de un tip corespunzător scopului urmărit: explosive, incendiare, etc.) pe un număr de avioane, transportându-le la obiectiv, și a le lansa pe obiectivul determinat după o tehnică specifică tipului de avion, condițiilor tactice dela obiectiv.

Rezultatul acestei pregătiri formează obiectul ordinului de misiune care se dă, formațiunilor de bombardament, spre execuție.

III. Cum se execută bombardamentul aerian ?

Bombardamentul aerian se poate executa: orizontal, în picaj.

1. — Bombardamentul orizontal are următoarele caracteristici: mare înprăstiere și deci precizie relativă; cere un mare număr de bombe și un efectiv ridicat de avioane.

Rezultă că acest gen de atac se va executa asupra obiectivelor de suprafață.

2. — Bombardamentul în picaj, are

următoarele caractere: precizie considerabilă, necesitând un număr mai redus de bombe, încărcate pe un număr mai mic de avioane.

Rezultă că acest gen de atac se va executa asupra obiectivelor de punct (esențiale).

Intrebunțarea acestor două procedee se face după caz, compor-tând folosirea unor tipuri diferite de avioane

Pentruca obiectivul să fie distrus trebur ca: numărul de bombe calculat să fie aruncate cu precizie, în obiectiv

Instrumentul care asigură lansarea precisă a bombelor asupra unui obiectiv, este vizorul de bombardament, aparat calculat după datele celor mai moderne experiențe tehnice.

El acționează, mecanic, cromatic, optico-electro-mecanic etc și este mânuit de ofițerul observator-bombardier care este și Comandant de bord al avionului de bombardament

Deși acest instrument, este de o construcție extrem de complicată după o instrucție susținută, de specialitate, manevrarea sa devine o operațiune simplă, dacă este executată cu atenție și precizie

IV. Cum se alege un obiectiv ?

Să ne imaginăm că, într'un orag industrial inamic, se află o mare uzină, a cărei producție este de natură a influența operațiunile militare

Comandantul ajunge să hotărască obiectivele de bombardat, după efectuarea următoarelor operațiuni.

1. — Aviația de recunoaștere (in-

formație) execută fotografia de ansamblu a zonei.

2. — Copiile fotografice sunt studiate la biroul de interpretare.

3. Este știut că, în mod normal, o asemenea industrie ocupă o mare suprafață, este compusă din elemente de mai multe categorii (pasive, active, vulnerabile, etc.), și în consecință, nu este deloc indicat să se bombardeze toată această suprafață, pentrucă: avem nevoie de un număr foarte mare de avioane, se consumă, fără rezultate pozitive, o cantitate considerabilă de bombe.

4. Pentru a se ameliora această situație se ia o fișă specială pe care sunt stabilite (prin studii îndelungate) „punctele nevralgice” din organizarea unei uzine de tipul celei considerate și care devin obiectivele particulare ale bombardamentului.

5. — Între toate acestea sunt reținute elementele a căror distrugere oprește net activitatea fabricii: a) Centrala electrică, b) Sistemul mașinilor, c) Instalațiile auxiliare (carburanți, etc.)

6. — Se rezolvă „Problema tehnică de bombardament” tirând schema

la pîlă acțiune, desen de autorul articolului.



situația tactică și starea meteorologică din sector, acționându-se fie cu formații de mai multe avioane de bombardament atacând, în valuri succesive, fie cu avioane izolate, atacând succesiv pentru a realiza, la obiectiv masa de foc, care să producă distrugerea sau să realizeze efectul căutat.

V Ce este un avion de bombardament ?

Este o Unitate aeriană, compusă din: aparat, încărcătură, echipaj

1. — Aparatul sau aeronava de bombardament, este în același timp mijloc de transport, cheson de muniție, țevă de tun. Dacă ne gândim la o comparație cu artileria, poate fi monomotor (tip Ju 87 „Stukas”), multimotor (tip Ju 88 cu 2 motoare sau Liberator cu 4 motoare), trebuind să dispună de următoarele performanțe: mare suprafață purtătoare (distanță), masă autonomic de zbor, capacitate de transport considerabilă (combustibil bombe armament, etc.), instalații tehnice speciale (oxigen lansatoare, radio, etc.)

2. Incărcătura este stabilită ca valoare (tonaj) în funcție de puterea avionului ajungând până la 10.000 kgr. încărcătură; ca natură (incendiară, perforantă, explosivă) în funcție de obiectivul care trebuie atacat, ajungând până la 4—5000 kgr bombe.

3. Echipajul compus principal din: Comandant de bord (observator și bombardier), pilot radio-mitralior, mecanic (trăgător) de bord, este o Unitate morală și profesională, perfectă, bazată pe: instrucția profesională, solidaritate, conștiință, modestie, caracter.

Nu mai adevărate elemente de elită morală pot să asigure executarea misiunilor aviației de bombardament, cu pricepere, conștiință și putere de sacrificiu.

la concluzie :

Aviația de bombardament este instrumentul de apune cel mai calificat să lovească brutal și categoric „centrele nervoase” ale organismului militar și economic mamic, paralizându-i toate funcțiunile sale vitale de război.

Ea este un factor ofensiv prin aceasta un element al victoriei.

Aviația de bombardament este expresia practică cea mai sugestivă a totalului moral și a valorii spirituale pe care este capabil să le aibă un Stat, conștient de misiunea și răspunderea sa națională.

Puterea aeriană, reprezentată și concentrată în numărul formațiilor de bombardament, este, în secolul

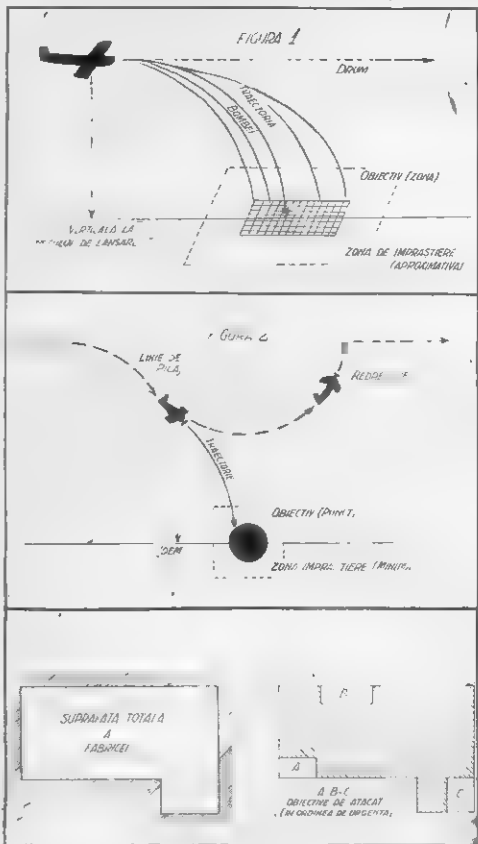
nostru militar, blazonul de noblete militară al unui Stat modern.

Existența unei puternice aviații de bombardament înseamnă: putere și elan.

Elemente fundamentale și eterne, cari totdeauna — au produs și au garantat, actul decisiv al Victoriei totale.

Intocmit de.

Cpt av MIRCEA-ȘT CIOROIU



Perestroika-Tineret



un a caram a matura scutit
de zeyu Emilian Alere c Vilo id
Tito Moiorescu Bucuresti



Dacolese..



acriand vâsătorii poşti
debură 4 „Rota”



In drum spre Inamic..



Vâsătorii roman ouit, se aşteaptă
peste avionul duşman.



Se aşteaptă peşte „Rota”..



In drum spre casă..

ult me proba a brevetau. B-

ata spa alu difere de p alu
denta deosebire posaja

O p anja de bo d. A
ceto a ceto anu care
it a lta durata sturului.

T rous sa ma
scutit un
abu m 5 de
ce putu un
munt

n centrul planu
bord a mairu
ind ca un a mo
care se a a plano
sa: ult mai este
ca nu de m
trabuc consi
mre



Ce este aca
sta?

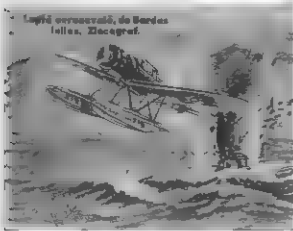
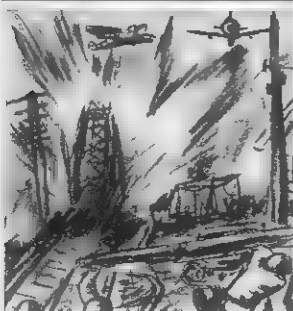
le ubu Radin Prime a de
prot aga datoria a lora
i a fran
amte ind
catorulu



Te-am se
reco ma
ma a fi
me puja
brate de
calca San
dova l.



TRIPPI MONUMENTAL



BOMBE CU VENIN!

I

Ruși au numeroase
avioane de avia-
toare... [iarale]

Bune de aviație
Sunt ruselele, gasesc
Ele sus, pe cer plutesc
Din motiv că sunt ușoare

II

Reflecția unui para-
șutist rotit în a spa-
cu a aerului.

Când vizător spre cerul fumuriu
Privești gândind la toate câte
[sânt]

Paradoxi, exclamă într-un
[târziu]
— Păcat că omul trage spre
[pământ]..

III

A apărut la poarta
su' stăru: mui de
Dum' Bun. Că la tot
un preț răz meară
răz.

La poarta sufletului tău
Am observat cu înfrigurare,
Că stă pe zidul alb și greu
Emblema tristă De vânzare.

D. TABACU

Atac la sol, de Balcelescu
A călăriei în com. M. Băl-
cescu, București



Atac la sol, de Borănescu Popi, Hecet
Șincol, cf. VIII-a, București.



INFORMATIUNI

**POȘTA
REDACȚIEI**

Redacția revistei „ARIPI ROMANEȘTI” roagă pe această cale pe domnii Comandanți de Comandamente și Unități aviatice aflate pe front, precum și pe toți sbrătorii cari posedă fotografii, desene, schițe și orice fel de alt document care ar interesa acțiunea glorioasă a Aeronauticii noastre în războiul contra bolșevicilor, să le pună la dispoziția revistei spre a fi publicate la paginile ei. De asemenea vor afla coloanele noastre deschise orice articole, reportaj, schițe, jurnale personale, etc. în legătură cu războiul nostru aerian, după ce toate aceste documente vor obține aprobările forurilor în drept pentru a putea fi publicate.

Tot materialul rugăm a ni se trimite pe adresa: Redacția revistei „ARIPI ROMANEȘTI”, Strada Sărilor Nr. 9, etaj I, București.

REVISTA „Aripi Românești” apare în condiții grafice excepționale, tipărită la fațon gravură, cu copertile în culori pe hârtie specială Kautsch, ca o coafăsură de revistă „Magazin Aeronautic”. Pentru ca țările de propagandă prapuse să fie atinse cât mai complet revista se vinde numai cu 15 lei exemplarul, iar abonamentul pentru public s'e face la lei 360 anual. Revista va continua să apară bilunar, la 10 și 25 ale fiecărui lună.

Dat fiind marele succes pe care îl are rezervarea în cadrul acestei reviste a unui pagini în care se publică desene, etc. ale tinerilor studenți și ex. d. re l' mea revistei „Aripi Românești” hotărât organizarea unei expozitii la Capitală, cu desene, schițe, etc. gravură și tablouri în culori (acquarel, pastel, ulei) executate de studenți și ex.

Dimeziunile tablourilor vor fi fixate de fiecare candidat după necesitățile sale artistice.

Reținuți ample vom publica în numere c' victorie ale revistei



D. C. Marian Traier, erou al nostru timpuriu, un altor s. admirator al aviației noastre care dăla apar ta revistei „Aripi Românești” (fost Magazin Aeronautic) ne acordă un preț de concurs suficient pentru o bună propagandă aeriană și pentru păstrarea la Baza a publicației noastre românești și patriotice.

În cursă va apăre „FOC PE VATRA AȘTEPTĂRIILOR” de C. Coravu.

După romanul „Crucea de Fier”, care a obținut un deosebit succes, prima editie epuizându-se numai în câteva săptămâni, d. C. Coravu va apare peste câteva zile cu un nou volum „Foc pe Vatra Așteptărilor” a cărui a. d. intrun buget de schițe de un real, un sfârșit al fic. are furd conturat ca o dec. a vîntului de înaltă simț re epopea unui erou al aerului din războiul actual.

Printr-o credință dăla în mistice și deșchirăli de orice desăruț în ne-necesa. topitorii vîrștului strălucesc ca niște aștri, ce vor lăuna peste veceri.

Un fin psiholog și mînuitor al unui stil decorativ prin bogăția imaginilor, d. C. Coravu trăiește cu eroii săi aspră vîla legendare și omenescul firei lor.

* Unul „Ieroteoarea”. Fotograf a apărută la Nr. 36, în care chipul Sf. Anton de Padova se alină lângă un avion, este luată dintr'o escadrilă italiană aflată pe (frontul mediteranean.

* Spiridon Vasile, elev al. H. M. Golești. Desenele trimise au sunt rețe. Însă primind altele, mai bune, nu le am putut încă publica.

* D-zei Hrișta C. de Viorico, București. Îți mulțumim: dăduce pentru bune. expreșier Suntem convingi că esti o forță bună româna. Poer a trimis: rna nu se poate publica din. ipsă de spai u.

* D-ze Aure Ruski (P.P.). În timp de război nu funcționează școli de pilotaj pentru femei.

* Dumitrescu Ștefan, elev, Chirnași—Iifov. La primirea sumei vom începe să vă servim abonamentul.

* Ionescu Sebastian, al. H. M. A. Hecul Ștefan; Andrei, București. Desenele se excu- cia pe hârtie neluată. În viitor înțeți veamă de această cerință tehnică a revistei.

* Mircea Hentze Carmen—Sylvia. Nu publicăm decât desene cu caracter av. etc.

**A APĂRUT
VOLUMUL**

POEME DE PE FRONT
de VIRGIL CARIANPOL
EDITURA „BUCUR CIOBANUL”

**CITIȚI VOLUMUL
DE VERSURI**
VATRA MAGILOR
de TEODOR SCARLAT
EDITURA CARTEA ROMÂNEASCĂ

**MARE SUCCES
DE LIBRARIE
ȘI CRITICĂ**
OBTINE VOLUMUL
DE PROZA
OCHIUL DIN NEGURI
de LADMISS ANDREESCU
Editura OFAR

„ARIPI ROMANEȘTI” Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului, Redacția și Administrația Str. Sărilor Nr. 9 et. I Telefon 346.28, cază cet: 1234.
Director Comandar av. rig. AL. DEMETRESCU Redactori NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.
Costul abonamentului: întreprinderei, fabrici, instituții de Stat și particulare, de sprijin. data lei 5000, obișnuit, lei 1000 anual Pentru particulari lei 360 anual. Un exemplar lei 75.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice DAC A TRAIANĂ, București Str. Sărilor 5-7-9-Inmatriculată sub Nr. 164942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în zina de 23 IV 943

Taxe poștale plătită la somerul cooform aprobării
Nr. 235920,1943 a Direcției Generale P. T. T.

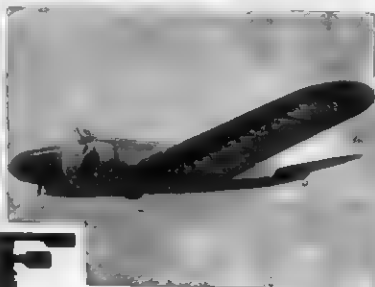


*Tată
semnele siguranței!*



ORGANELE MOBILE ALE AVIONULUI ȘI MOTORULUI SUNT ÎN
TOATE ÎMPREJURĂRILE SIGURE ÎN SERVICIU, DACĂ SUNT PE
RULMENT

SKF



SKF

S. A. R.

București 1, Str. Anastase Șimșu Nr. 6. — Telefon: 3.67.53

Sucursala Timisoara Str. I. C. Brătianu Nr. 29. — Telefon: 40-48

PORCELAN

Rosenkhalz

M A R C A

MONDIALĂ

CALEA VICTORIEI 22-24

BUCUREȘTI

„SOLAGRA“

Societate Anonimă Română

PENTRU CUL-

TURA ȘI CO-

MERTUL DE

PLANTE OLEA-

GINOASE

BUCUREȘTI I.

8-DUL REGELE CAROL I, NR. 14

TELEFON: 5.71.30 ȘI INTERURBAN 26

ADR. TELEGR.: „SOLAGRA“ BUCUREȘTI.

291

ION GÂRDA
ȘI
COMP. S. I. N. C.

AGRUMARIA

IMPORT—EXPORT DE FRUCTE
SUDICE
PIAȚA AVRAM IANCU Nr. 16
A R A D

HORTICULTURA s.a.r. (GARTENBAU A.G.)

BUCUREȘTI, — Str. Oțetari Nr. 5 — BUCUREȘTI

SE OCUPĂ CU: cultivarea, comercializarea și exportul legumelor, legumi-
noaselor, fructelor și derivatelor lor.

SUCURSALĂ: Depozit de vinuri și spirtoase, București, Str. Negustori
Nr. 30 — 32.

DEPOZITE Depozit de colectare vinuri, București, Str. Petru Rareș 17
Depozit de colectare legume și zarzavaturi, București Str.
Ziduri Moși Nr. 13 — 15.

EXPLOATĂRI: Uscătoria sistematică de zarzavaturi Sânicolaul Mic Jud.
proprietate proprie Timiș-Torontal, Stația Aredul Nou.

Uscătoria sistematică de zarzavat, Comuna Lovrin, Jud.
Timiș-Torontal, Stația Lovrin.

CORRESPONDENTUL ÎN GERMANIA:

Deutsch-Rum. Im- u. Exportgesellschaft m.b.H., Berlin W 50 Rankestr. 34



SBOARĂ NUMAI CU BENZINĂ
„DISTRIBUȚIA”



SIEMENS
RADIO

Super cu 7 circuite și 7 lămpi pentru
curent alternativ. Din cele 7 circuite 3
sunt pentru acordare, gamă de unde
medii, lungi și 4 game de unde scurte,
dintre care una conține toată gama de
unde scurte de la 16—51 m pe celelalte
trei o împărțită aceeași gama cu benzile
de 19, 25 și 31 m întinse pe toată
lungimea scalei respective; preampli-
ficare de înaltă frecvență, dispozitiv
de compensare a fadingsului acționând
asupra 4 lămpi, dispozitiv dublu pentru
basuri, regulator de bandă; 2 difuzoare
dinamice, cel mic pentru redarea sun-
telor înalte, iar cel mare pentru ca-
soase, având și o membrană „Nawi”
ochi magic, indicator al gamei de
unde, circuit de protecție la medii
frecvență, filtru 9 kHz.



PRODUSUL UZINELOR SIEMENS & HALSKE DIN BERLIN

Vacuum Oil Company

S. A. d. R.

33

293



Vacuum Oil Company

FABRICĂ ULEIURI DE AVIAȚIE DE CALITATE
SUPERIOARĂ RECUNOSCUTĂ ÎN TOATĂ LUMEA

ARTI BONTIESTI



PHILIPS RADIO



35

295

INTREPRINDERILE
INGINER CONST. LUCULESCU
SEDIUL: STRADA VASILE LASCAR Nr. 27, BUCUREȘTI
TELEFON: 2.05.62

SECȚIA CONSTRUCȚII

ANTREPRIZĂ DE LUCRĂRI
MILITARE, PUBLICE
ȘI PARTICULARE

SECȚIA INDUSTRIALA

TEXTILE, CHIMICALE
MATERIALE CONSTRUCȚII
(CHERESTE A,
CARTON ASFALTAT
PLĂCI IZOLATOARE)

SECȚIA FORESTIERĂ

EXPLOATAREA REGIUNEI BREAZA, POJORĂTA - BUCOVINA

E. WOLFF S. A. R.

FONDAT IN BUCUREȘTI IN ANUL 1877

Administrația și Fabrica Str. Dr. Istrate Nr. 7, Tel. 5.19.66 — Birou Tehnic Str. Bălăceanu Nr. 3 Tel. 3.34.20

CAZANE DE ABURI DE ORICE TIP, CONSTRUCȚIUNI DE
FIER, PODURI RULANTE, REPARAȚIUNI DE MAȘINI, REZER-
VOARE, ARMAMENT, ÎNCALZIRI CENTRALE, UZINE
MARI DE ABURI, ÎN COLABORARE CU:
BORSIG-BERLIN ȘI VEREINIGTE, ECONOMISER-WERKE,
ELECTROCARE, BLEICHERT MAȘINI „KRUPP”



WOLFF-MAȘINI S. A. R.

Birou de reprezentanțe și depozit de vânzare București Strada Bălăceanu Nr. 3, Telefon: 3.34.20

MOTOARE „DEUTZ” STRUNGURI ȘI AUTOMATE DE PRE-
CIZIE, MAȘINI DE FREZAT-RABOTEZE, MAȘINI PENTRU
PRELUCRAT LEMNUL, INSTALAȚII DE BUCĂTĂRII ȘI SPĂLA-
TORII, MAȘINI ȘI CUPTOARE PENTRU BRUTĂRII, MACARALE
ȘI TROLIURI, POMPE-VENTILATOARE, MAȘINI-UNELTE,
MAȘINI DE ÎNCERCAT MATERIALE, ARMATURI PENTRU
CAZANE ȘI TOATE ARTICOLELE TEHNICE.





AVIATOR
ROMÂNESC

1 EROUL ADJUTANT AVIATOR CAMENCIANU EUGEN
CAVALER AL ORDINULUI „VIRTUTEA AERONAUTICA”,
7 AVIOANE INAMICE DOBORITE, OMOLOGATE, 3 AVI-
OANE INAMICE DOBORITE NEOMOLOGATE